



-----  
A) De technische toestand van het vliegtuig:

- 1) Wat was er technisch mis met het toestel voor het vertrek van Schiphol (zie verhaal de Volkskrant januari 1996)?
- 2) Wat is de betekenis van de foto's van L. Bertholet (scheefhangende motor) en C. de Bruijn (olievervuiling op vleugel)?
- 3) Hoe kan de pylon 'heftig tegen de vleugelrand hebben geschuurd', zoals Wolleswinkel in een tussenrapportage meldt?
- 4) Was motor 3 een 'oliezuiper'?
- 5) Waarom mochten alleen nog maar A0-banden (nieuwe banden) onder het toestel worden gemonteerd?

---

Het gewicht:

- 6a) Hoeveel kerosine is in de Bijlmer verbrand?
- 6b) Hoeveel kerosine is er tijdens de vlucht verstoekt?
- 6c) Hoeveel kerosine is er geloosd?
- 6d) Hoeveel lading zat er in het toestel?
- 6e) Wat was het totaalgewicht?
- 6f) Wat was het leeggewicht?
- 6g) Hoe kan het leeggewicht 2 ton lager zijn geweest dan Boeing opgeeft?
- 7) Waarom deed het toestel 1 minuut en 15 seconden over de start, terwijl 35 tot 45 seconden normaal zijn?
- 8) Waarom verstreken er 10 seconden tussen het loskomen van de voorwielen en van het hoofdlandingsgestel, terwijl 3,5 tot 4 seconden normaal zijn?
- 9) Waarom klom het toestel écht 'voor geen meter'? (560 voet per minuut op een moment dat 1000 voet als minimum wordt beschouwd en 1500 tot 2000 voet normaal zijn.)

-----  
B) Het afbreken van de motoren; radar en black box in tegenspraak:

- 1) Was er al sprake van een motorbrand bij de eerste overkomst boven het IJmeer?
- 2) Is het logisch dat er mayday wordt gegeven en dan alleen een motorbrand wordt gemeld?
- 3) Op 18:26:51, 55 en 59 toont de radarplot alleen symbolen van de primaire radar. De secundaire radar ontving kennelijk geen signalen van de transponder aan boord van het vliegtuig. Waarom deed de transponder het op dat moment niet? (GD p. 40-41)
- 4) Als motor 3 en motor 4 op 18:27:28 afbreken, waarom werkt de transponder (die stroom krijgt van motor 4) op dat moment dan gewoon door?
- 5) De twee motoren zijn volgens Wolleswinkel (en ook volgens de ooggetuigen) vóór de Hollandse Brug afgebroken. Op 18:27:28 is het toestel volgens de radarplot al voorbij de brug. Hoe kan dat? (GD p. 40)
- 6) De zwarte doos geeft aan dat het vliegtuig 7 tot 10 seconden na het verliezen van de motoren aan zijn bocht naar rechts, richting Schiphol, begint; de animatie houdt het op 11 seconden. Volgens de onderzoekers zit er echter 31 seconden tussen (18:27:28 tot 59) en volgens de radarplot zelfs meer dan 40 seconden (rond 18:27:19 wordt de Holl. Brug gepasseerd en minstens enkele seconden daarvoor moeten de motoren zijn afgebroken). Hoe zijn deze verschillen te verklaren? (GD p. 45-47)

-----  
D) Wist Schiphol dat de motoren waren afgebroken:

- 1) Wat hebben de zes verkeersleiders boven in de toren door hun verrekijkers gezien?
- 2) Wat hebben zij doorgegeven aan hun collega's achter de radarschermen?
- 3) Waarom zijn de zes nooit gehoord door de onderzoekers?
- 4) Zien verkeersleiders op hun (secundaire) radarschermen geen sportvliegtuigjes zonder transponder? En hoe zit dat met Ultralights?
- 5) Heeft de bemanning (co-piloot Ohad voorop) motor 4 kunnen zien? (Ja)
- 6) Waarom heeft Wolleswinkel maanden lang volgehouden dat dit niet mogelijk was?
- 7) Heeft de bemanning na het afbreken van de twee motoren naar motor 4 gekeken? (Benno Baksteen: zo goed als zeker)
- 8) Hoe kan Schiphol aan de politie in Huizen nog tijdens de vlucht melden 'Het toestel is boven Oud-Naarden een motor verloren?
- 9) Hoe kan de rijkspolitie in Amsterdam om 18:51 uur (15 minuten na de crash) aan de centrale meldkamer al doorgeven dat het gaat om de LY 1862 met 3 of 4 mensen aan boord die 'boven Muiden een motor heeft verloren?  
(Volgens de onderzoekers was tijdens de vlucht niet bekend dat er motoren waren afgebroken.)
- 10) Zitten de videocamera's die El Al beloofde al op al hun 747's? (Nee)

-----  
E) Wel of niet via Almere:

- 1) Welke route volgde het toestel na zijn tweede overkomst over Amsterdam; vloog het:  
koers 120 (zoals de onderzoekers beweren)  
koers 132 (zoals de radarplot toont)  
of  
koers 100 (zoals was opgedragen)?  
Koers 100 zou het toestel bij Almere hebben gebracht:
- 2) Hoe kan Klaas Wilting het vliegtuig ongeveer boven zijn huis in Almere hebben gezien?
- 3) Hoe kunnen talrijke watersporters, politieagenten en brandweerlieden het toestel voor een tweede keer hebben zien overkomen bij de Holl. Brug en de haven van Naarden?
- 4) Hoe kan het toestel in Almere te horen zijn geweest als het via Pampus en Muiden naar Weesp zou zijn gevlogen terwijl er een stevige noord-oosten wind stond? (GD p. 76)
- 5) Wat hebben overige oog- en oorgetuigen in Almere aan de politie gemeld?
- 6) Is de gedeeltelijke kopie-band daarvan nog af te luisteren?
- 7) Waarom hebben watersporters in de haven van Muiden het toestel niet over hun hoofden zien vliegen?

-----  
F) Boven de Bijlmer:

1) Waarom geeft de radar vanaf Pampus aan dat er boven Muiden een stuk rechtuit is gevlogen, terwijl de definitieve versie van de route vanaf Pampus één vloeiende bocht tot aan de Bijlmer laat zien? (GD p. 93)  
(Volgens Wolleswinkel was het toestel na het inzetten van de bocht boven Pampus niet meer goed bestuurbaar en kon niet meer uit die bocht worden gehaald.)

2) Waarom zegt Boeing, in tegenstelling tot Wolleswinkel, dat de besturing altijd goed heeft gewerkt en weigert Boeing de besturing te verbeteren?

3) Waarom draagt Schiphol tenslotte koers 310 op?

4) Via welke route had het toestel volgens de verkeersleiders na koers 310 kunnen terugkeren naar Schiphol?  
(In feite alleen maar via een extra rondje, al of niet over hartje Amsterdam, aangezien een linkerbocht uitgesloten werd geacht.)

---

5) Volgens de onderzoekers is het toestel in de laatste fase, vanaf 1700 voet, vrijwel verticaal naar beneden gedoken:

6) Hoe kan J. Melkman het toestel ten noorden van de A9 vrijwel horizontaal van oost naar west hebben zien vliegen?

7) Hoe kan de familie Wind in het Kantershof aan de oostrand van de Bijlmer het toestel horizontaal vliegend over het huis hebben zien komen en kerosine in de tuin hebben gekregen?

8) Hoe kan J. Huisman in Kelbergen het toestel horizontaal vliegend over het huis hebben zien komen en kerosine in de keuken hebben gekregen?  
(Volgens de onderzoekers ging het toestel op bijna 600 meter hoogte over Kelbergen heen. Er stond een stevige wind, zodat de kerosine dan honderden meters naast Kelbergen de grond zou moeten hebben bereikt.)

9) Hoe kan de familie Prijt in Kikkenstein het toestel horizontaal vliegend bijna recht op zich af hebben zien komen?

10) Hoe kunnen Bijlmerbewoners in onder meer Kelbergen het toestel in een tijdspanne van ongeveer een minuut twee keer hebben gehoord?

11) Waarom heeft Fuchs in de allerlaatste seconden vol gas gegeven?

12) Welk effect heeft dat gehad?  
(Een bocht naar rechts. Om Gooioord te ontwijken?)

13) Hoe kunnen de motor 2 en 1 (de linker motoren) bij de crash 200 meter zijn weggeslingerd (tot vlak voor, respectievelijk zelfs over de metrobaan!) als het toestel in de laatste fase loodrecht naar beneden zou zijn gekomen?

14) Wat tonen de foto's van J. Baatje?

15) Waarom zijn die altijd geheim gehouden?

16) Waarom zijn er geen radarbeelden beneden de 1700 voet?  
(De radar geeft één beeld per vier seconden. Het laatste beeld is van 18:35:35; de crashtijd was eerst officieel 18:35:55 en werd later 18:35:42, respectievelijk 20 en nog altijd 7 seconden na de officieel laatste plot.)

17) Hoe kan het dat de politie van Amsterdam een band heeft met daarop om 18:35:36 de melding 'Vliegtuig neergestort in de Bijlmer', terwijl volgens de radar het toestel toen nog op 1700 voet hoogte vloog?  
(Politie en Schiphol-radar gebruiken exact dezelfde tijd op hun banden.)

18) Wat is de betekenis van de melding van dezelfde agenten, onmiddellijk na hun eerste melding, dat er een Boeing 747 'met brandende motoren' is neergestort?

19) Hoe kan het dat de laatste radarwaarnemingen van de oorspronkelijke radarplot naast de spoorlijn Amsterdam-Utrecht lagen en in de uiteindelijke versie 1,5 kilometer naar het oosten zijn verschoven? (GD p. 93)

20) Hoe kan het dat de brandweer vlak naast de spoorbaan vliegtuigresten heeft gevonden?

21) Waar in de Bijlmer heeft de brandweer nog meer vliegtuigdelen gevonden?

22) Hoe kan het dat de onderzoekers tot een jaar na de ramp vasthouden aan een crashtijd van 18:35:55, maar dat de Raad voor de Luchtvaart daar 18:35:42 van maakt? (GD p. 93)

23) Is de tape van de flight data recorder plotseling ook 13 seconden korter gebleken?

24) Is het logisch dat de bemanning de flaps naar buiten heeft gebracht als ze boven Weesp (een stuk ten zuiden van de aanvliegroute voor baan 27) en in een bocht zouden hebben gevlogen?  
(Nee, je geeft pas full flaps als je recht voor de baan zit.)

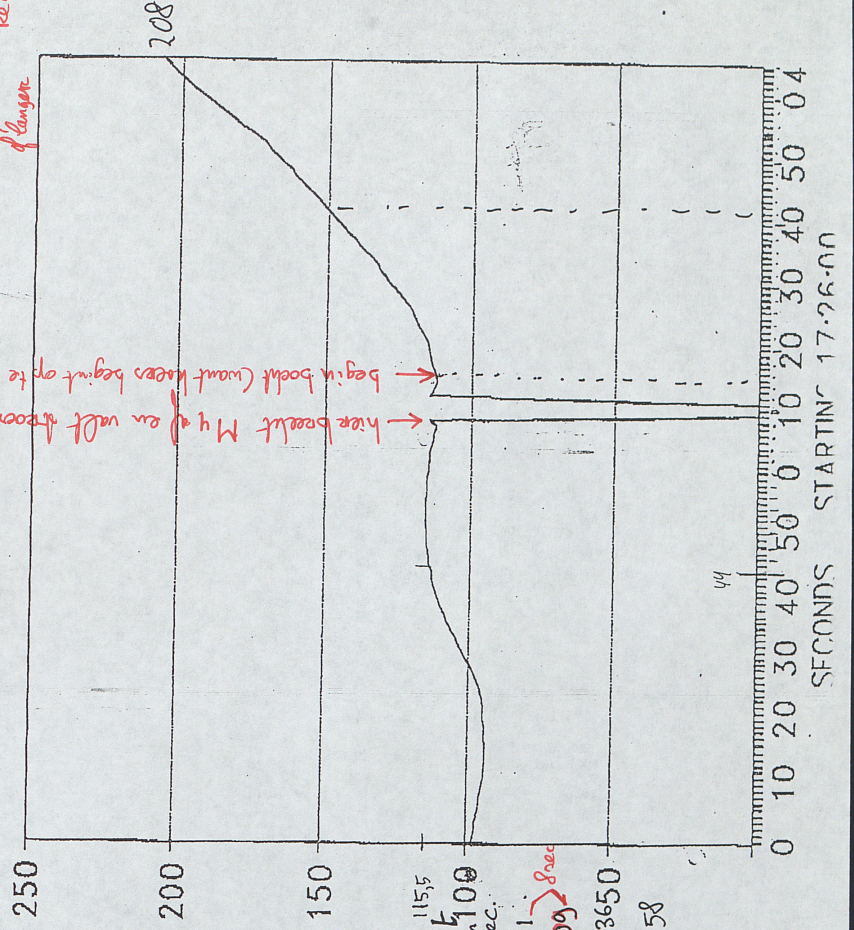
J) Lessen:

- 1) Had het toestel nog een veilige landing kunnen maken? (Nee, zeggen RLD, Boeing en El Al, hij zou altijd verongelukt zijn.)
- 2) Zo nee, is dan de les in zo'n situatie: probeer 'clean' te landen op water? (Dat is dan immers nog het enige alternatief.)
- 3) Schiphol is omgeven door water. Zijn er procedures voor noodlandingen op water?
- 4) Is het zinvol om zo snel mogelijk al het verarmd uranium in vliegtuigen te vervangen door wolfram?
- 5) Is het zinvol om voor gevaarlijke chemicaliën te eisen dat ze in crashbestendige verpakkingen worden vervoerd?
- 6) Is het zinvol om in noodgevallen een data-link van het vliegtuig naar de verkeersstoren te hebben, zodat verkeersleiders ook (beter, want minder zenuwachtig) kunnen beoordelen wat er technisch mis is?
- 7) Moeten de internationale wetten zo aangepast worden dat verkeersleiders in noodgevallen kunnen dicteren welke route nog wordt gevlogen?
- 8) Moeten de internationale wetten zo aangepast worden dat vrachtvliegtuigen bij (ernstige?) problemen niet meer over woonkernen mogen vliegen?
- 9) Moet niet zo snel mogelijk een scheiding worden aangebracht tussen de dienst die voor de vliegveiligheid op en rond Schiphol verantwoordelijk is en de dienst die de Nederlandse luchtvaart moet stimuleren?
- 10) Moet niet zo snel mogelijk een werkelijk scheiding worden aangebracht tussen de dienst die voor de vliegveiligheid op en rond Schiphol verantwoordelijk is en de dienst die ongelukken moet onderzoeken?

Kopie II

Dis: 9 sec na afbreken M3 begint bocht  
 Willem: nee 31 sec. (van 27:28 tot 27:59 Rechtdaart)  
 Radar plot: nee 44 sec (van 27:15 tot 27:59 Rechtdaart)  
 of kluinger

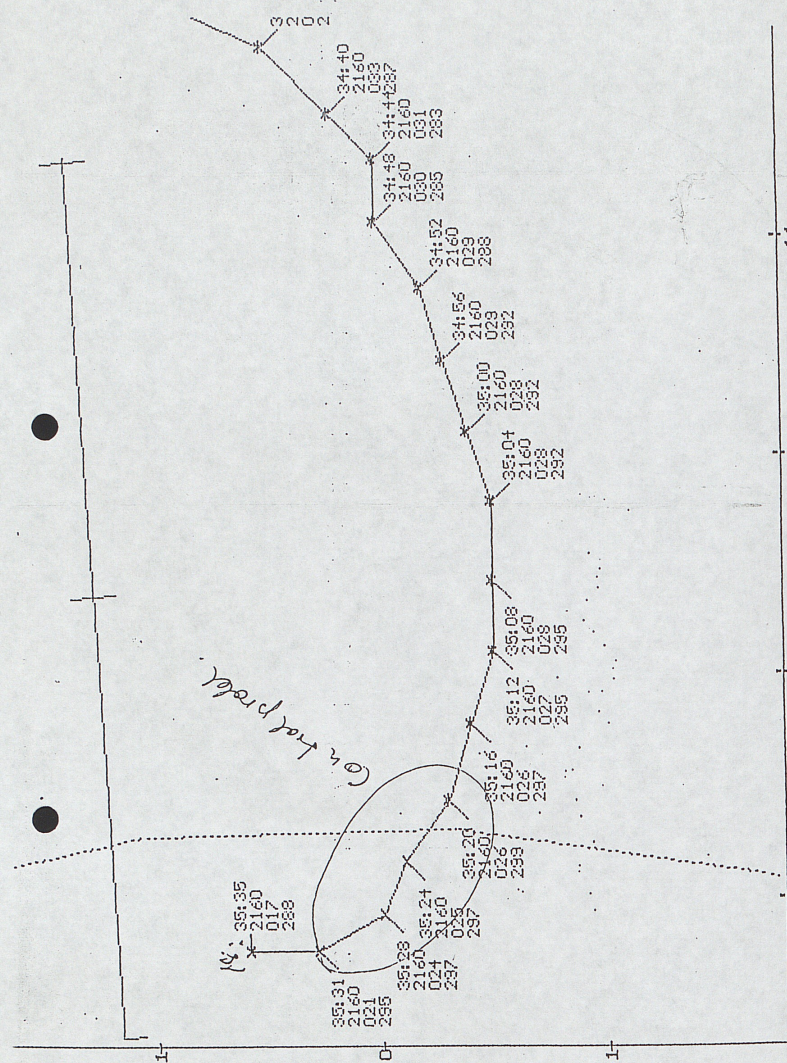
Black Box  
 13-10-02



	DEGREES	SECONDS
afbreken M3	27:06	115,5
"	27:07	100
begin bocht	27:15	8 sec
keers 150	27:42	3650
keers 208	28:04	58

STARTING 17:26:00

Kopie III



100 voet per sec = 1500 voet / minuut!  
 400 u / 20 sec = 1700 u

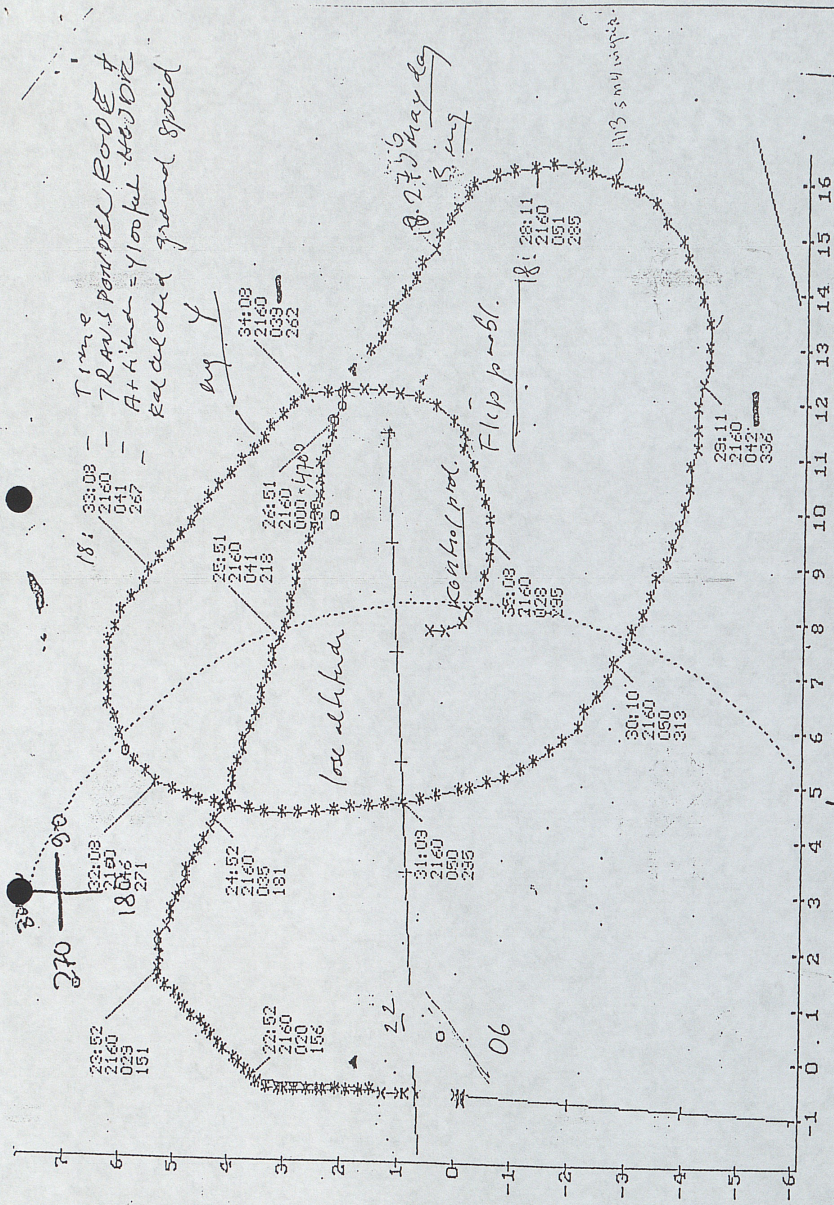
laatste radar beeld om 35:35 op 017 = 1700 voet hoog te



Bij p17 preken motoren of  
 at eerste

l := Combined Inhoudlabel : Tyd(min:sec) of Tracknr Logging Datum : 041092 00-B02/SD (clr)  
 o := Primaire SSR code of TracNrSec Logging Tyd : 17:20:20-17:35:35  
 x := Secundaire Mode-c  
 Speed

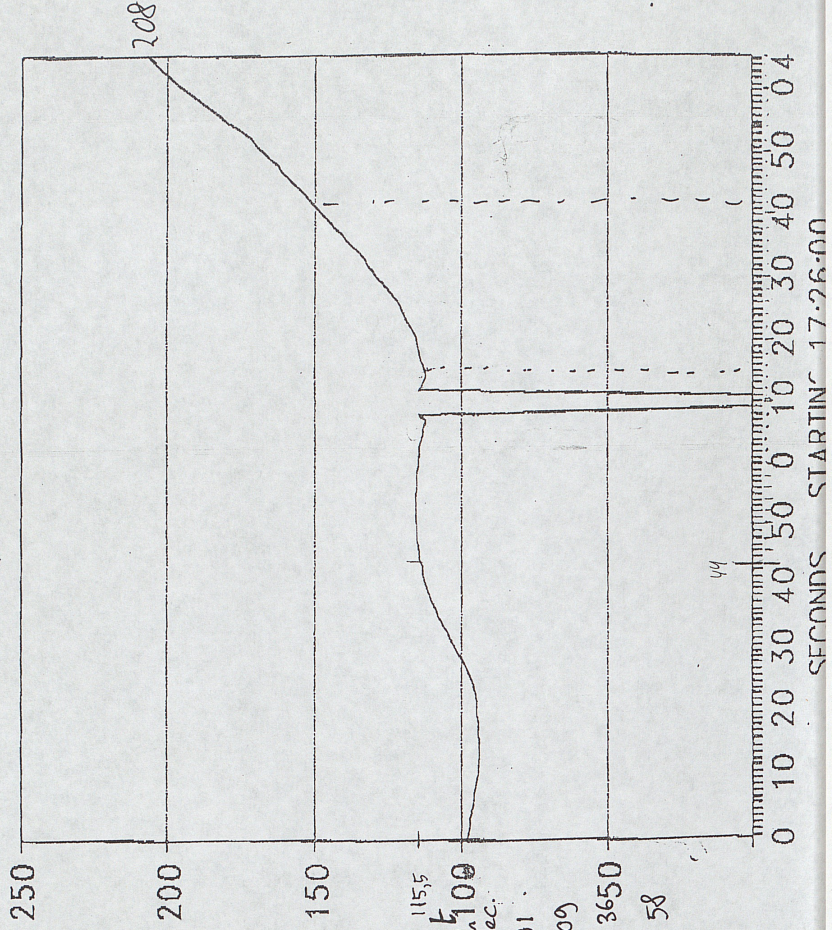
• = Combined Inhoudlabel : Tyd(min:sec) of Tracknr Logging Datum : 041092 00-807/58 (c/r)  
○ = Prialair SSR code of TractrSec Logging Tyd : 17:20:20-17:35:35  
x = Secundair Mode-c  
Speed



By pilot broken motor on

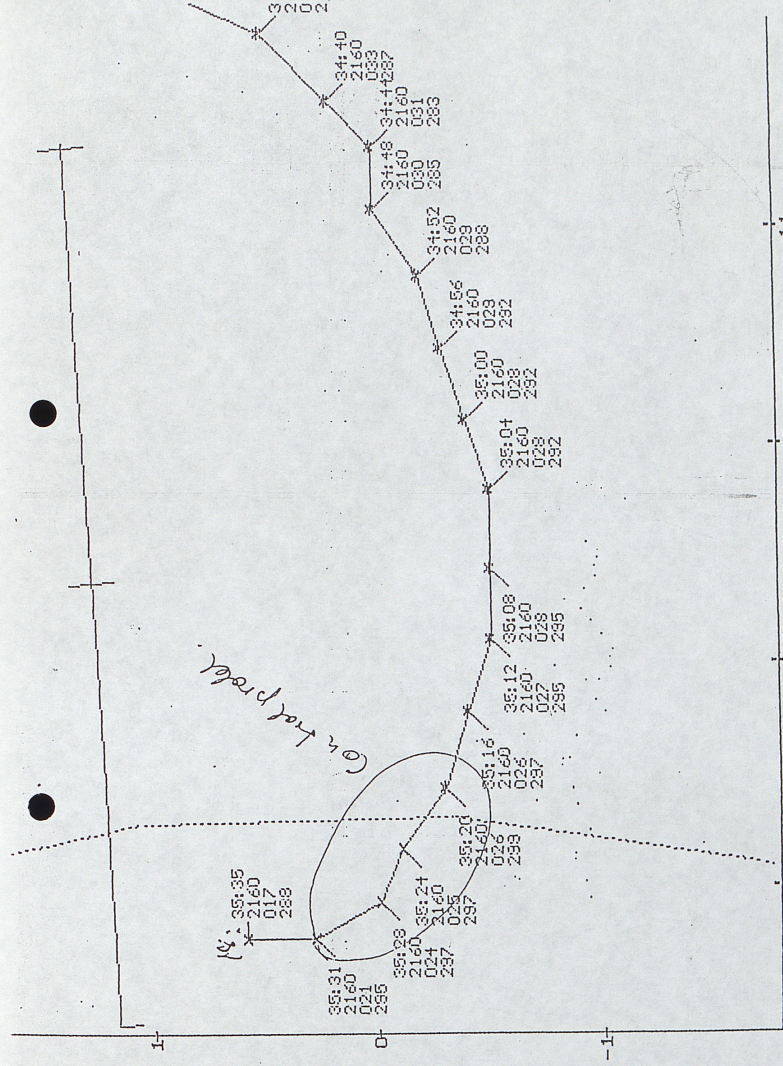
Black Box  
13-10-02

# HEADING



DEGREES

afbreken m3 27:06  
" m4 27:07 01  
begin bocht 27:15 09  
kruis 150 27:42 3650  
kruis 208 28:04 58



! := Combined  
o := Primaire  
x := Secundaire

Inhoudlabel : Tyd(min:sec) of Tracknr  
SSR code of TracNrSec  
Mode-c  
Speed

Logging Datum : 041092  
Logging Tyd : 17:20:20-17:35:35

00-BOZ/SB (c)rj